

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLIV. — Wydana i rozesłana dnia 29 września 1885.

141.

Dokument koncesyjny z dnia 29 sierpnia 1885,

na koleje żelazne parowe: z Hatny do Dołhopola i z Hliboki do Berhomethu z odnogą z Karapczina do Czudina i z Hadika do Radowiec.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej Łaski Cesarz Austryacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki, Wielki Księże Krakowski, Księże Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno i Dolno Śląski; Wielki Księże Siedmiogrodzki; Małgrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy baron Aleksander Petrino, baron Piotr Petrino, baron Jakób Symonowitz, Emanuel Tabora, Modest Grygorcea, Henryk Popper, Dr. Wiktor Umlauff Frankwell i Karol Götz podali prośbę o udzielenie im koncesji na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolejów miejscowych z Hatny do Dołhopola, z Hliboki do Berhomethu z odnogą z Karapczina do Czudina i z Hadika do Radowiec, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać proszącym koncesją niniejszą na zasadzie ustawy o koncesjach na koleję żelazną z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), z dnia 26 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 180) i z dnia 28 grudnia 1884 (Dz. u. p. Nr. 203), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu następujących kolei, które wybudowane być mają jako miejscowe ze szlakiem normalnym a mianowicie:

- a) od stacyi w Hatny uprzywilejowanej kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiej na Gure humore do Dolhopola,
- b) od stacyi w Hliboce uprzywilejowanej kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiej na Karapezin do Berhomethu z odnogą z Karapezina do Czudina i
- c) od stacyi w Hadiku na uprzywilejowanej kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiej do Radowiec.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitalu i zabezpieczenia odsetków, jakież ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcji tudzież kwitów tymczasowych, jakież uwolnienie od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesji i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego; wreszcie
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakież od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony aż do dnia 5 czerwca 1913.

§. 3.

Koncesyonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei w §. 1 pod a) i b) wzmiankowanych natychmiast, ukończyć je najpóźniej w przeciągu połtrzecia roku, licząc od dnia dzisiejszego, budowę zaś kolei z Hadika do Radowiec najpóźniej w przeciągu dwóch lat, od otwarcia ruchu na kolejach, wzmiankowanych w §. 1 pod a) i b), gotowe kolejne oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmie dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć mają koncesyonaryusze kaucję w sumie pięćdziesiąt tysięcy (50.000) złotych w tych papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadła.

Kaucja zwrócona być powinna w ciągu trzydziestu dni po urzędowem sprawdzeniu bez zarzutu budowy kolei koncesjonowanych.

§. 4.

Do wybudowania tych kolej koncesjonowanych, nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takich kolej ze wzgledu na dobro publiczne.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyjnych i ruchu na nich, zastosować się powinni koncesjonariusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na koleję żelazną z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i do Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa przepisanych w Porządku ruchu kolej żelaznych, o ile ze względu na zmniejszenie chyzości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Nadaje się koncesjonariuszom prawo przeniesienia na Spółkę akcyjną „kolej miejscowa czerniowiecko-nowosielska“, której firma będzie odpowiednio zmieniona, praw i obowiązków, które dla nich z koncesji niniejszej wynikają, a to pod warunkami, które Administracja państwa ustanowi, z zastrzeżeniem odpowiedzialności, cieżacej na koncesjonariuszach w myśl artykułu II, ustępu c) ustawy z dnia 1 maja 1885 (Dz. u. p. Nr. 66).

Przeniesienie to nastąpić ma bez wynagrodzenia a względnie tylko za zwrotem wydatków przygotowawczych, przez koncesjonariuszów rzeczywiście poniesionych a nie wliczonych już w kapitał na budowę, i które Inspekcja główna kolej austriackich ma sprawdzić i zatwierdzić.

Stosunek prawny statutem opisany, który powstanie przez zjednoczenie tych kolej miejscowych w jedno przedsiębiorstwo, urządzić należy w ten sposób, że akcje pierwszorzędne i zakładowe nowej emisji, używać będą na przyszłość tych samych praw, co odpowiednie rodzaje akcji Spółki akcyjnej, która istniała dotychczas pod firmą „kolej miejscowa czerniowiecko-nowosielska“.

Wypuszczenie w obieg obligacji pierwszorzędnych jest wzbronione.

Nowe akcje pierwszorzędne, które Spółka powyższa wypuścić ma w obieg celem zebrania funduszy na budowę kolej miejscowych koncesyjnych, a których sumę Administracja państwa ma w swoim czasie oznaczyć, mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia pierwszeństwo przed akciami zakładowymi.

Zanim akcje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, dywidenda przypadająca na akcje pierwszorzędne, nie może wynosić więcej nad pięć od stu.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Formularze akcji zakładowych i akcji pierwszorzędnych, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych, a to stosownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na kolej lwowsko-czerniowiecko-jasskiej kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stósowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżą kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncessonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki kolejowe austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoimi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcji dla oddziałów kolejki polowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowymi względem pomagania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na koncessonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopełnienie ich na kolejce koncessjonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

Koncessonaryusze zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć wzglad na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i Obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

Koncessonaryusze obowiązani są w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolejach koncessjonowanych bez pretensi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych na drogach publicznych, któreby kolej przecinała.

§. 8.

Koncesja nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolej w myśl §fu 9, lit. b) ustawy o koncesjach na kolejce żelazne aż do dnia 5 czerwca 1973, i od tego czasu traci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzecznego czasu, gdy określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11go lit. b) ustawy o koncesjach na kolejce żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznymi i finansowemi.

§. 9.

Utrzymywanie ruchu na koncessjonowanych kolejach miejscowych, obowiązują na koncessonaryusze przekazać na zasadzie umowy, zatwierdzeniu ministerstwu handlu podlegającej, z odpowiedniem zastosowaniem warunków, tyczacych się utrzymywania ruchu na kolejce miejscowości czerniowiecko-nowosieleckiej, zarządu łączacej się z nią austriackiej kolejki głównej lwowsko-czerniowiecko-suczawskiej, na pierwsze lat dwadzieścia (20).

Rząd zastrzega sobie, że gdyby powyższa kolej główna przeszła kiedykolwiek pod zarząd państwa lub została przez państwo nabyta, będzie miał prawo objąć

także wykonywanie ruchu na koncesjonowanych kolejach miejscowości utrzymywać go aż do końca okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonarzyków lub Spółki akcyjnej, która zajmie ich miejsce.

Atoli w takim razie ruch utrzymywany być ma pod temi samemi warunkami, które w powyższej umowie, tyczącej się ruchu, zostały ustanowione, lub pod ta-kiemi, któreby nie były dla koncesyonarzyków mniej korzystne od ustanowionych w tejże umowie.

§. 10.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesjonowanych po ich wybudowaniu i otwarciu na nich ruchu w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi koncesyonarzyków gotówkę.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przed-siebiejorstwa w ciągu lat siedmiu przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby jednak średni dochód czysty, w ten sposób obliczony, nie wynosił naj-mniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po pięć od sta i umorzenia kapitału zakładowego rzeczywistego, przez Rząd zatwierdzonego, w przeciągu okresu koncesyjnego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

W przerzczony sposób postąpi się także w tym przypadku, gdyby kolej odkupiona być miała przed upływem siódmego roku ruchu.

Celem wynagrodzenia koncesyonarzyków, Administracya państwa według własnego wyboru, albo płacić im będzie rentę, wyrównywającą powyższym docho-dom średnim a to z dołu w ratach półrocznych dnia 1 stycznia i dnia 1 lipca każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego, albo zapłaci im jednorazowo sumę, odpowiadającą policzalnej, na podstawie oprocentowania po pięć od sta wy-mierzonej wartości kapitałowej rent rocznych, które od chwili odkupu kolej wy-padałoby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.

Kapitał powyższy zapłacony będzie według wyboru Rządu albo gotówką albo obligacyjami dłużu państwa po kursie, jaki będzie na giełdzie wiedeńskiej w przededniu wypłaty.

Suma kapitału zakładowego rzeczywistego podlega zatwierdzeniu Rządu.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakieś nowe budowle wy-stawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wy-płatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolej, niniejszem koncesjonowanej, ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakież fundusze rezerwowe i obrotowe z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już całkiem lub częściowo użyt stosoownie do swego przeznaczenia.

§. 11.

Gdy koncesya utraci moc swoje i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciezarów posiadanie i używanie kolej koncesjonowanych i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobowe, z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były całkiem lub częściowo użyte stósownie do swego przeznaczenia (§. 10).

Tak wtedy, gdy koncesya moc swoje straci, jak i w razie odkupienia kolej (§. 10), zatrzymają koncesyonariusze na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobowy i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił ich z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 12.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Ze względu na to, że w myśl §. 10 służy Rządowi prawo odkupienia kolej, koncesyonariusze obowiązani są przedstawić Rządowi do zatwierdzenia umowy, tyczącej się budowy i dostaw.

Rząd ma także prawo wydelegowania komisarzy do wglądzania w zarząd, a mianowicie wydelegowania na koszt koncesyonariuszów komisarzy, którzy by w sposób, jaki uznają za stósowny, czuwali nad tem, by kolej wybudowana została zgodnie z projektem i umowami.

Komisarz przez Rząd ustanowiony dla tych kolej miejscowych a względnie urzędujący przy przedsiębiorstwie, które będzie złączone z koleją miejscowości czerwionkowo-nowosielską, ma prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji przedstawiającej dyrekcję Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru.

Za nadzór niniejszym ustanowiony, koncesyonariusze nie są obowiązani płacić skarbowi państwa wynagrodzenia.

Również uwalnia się koncesyonariuszów od przepisanego w §sie 89 Porządku ruchu kolej z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akeyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokali urzędowych.

§. 13.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków, w dokumencie koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesją jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesji niniejszej i nadając koncesjonaryuszom prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesją i wszystkimi postanowieniami w niej zawartymi, ścisłe i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszym głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu dnia dwudziestego dziewiątego miesiąca sierpnia, w roku zbawienia tysiąc ośmdziesiątym piątym, Naszego panowania trzydziestym siódmym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

142.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z d. 25 września 1885,

o przeniesieniu c. k. komory pomocniczej II klasy collacko-caprilskiej z Caprila do Collara.

Komora pomocnicza II klasy collacko-caprilska, która była ustanowiona w Caprili we Włoszech, przeniesiona została naprzeciw z Caprila do Collara w Tyrolu i używa odtąd nazwy c. k. komora pomocnicza II klasy w Collaru.

Dunajewski r. w.

